

木津川市の観光資源と廃線鉄道

著者	黒沼 善博
雑誌名	地域総合研究
巻	41
号	1
ページ	57-66
発行年	2013-10-01
URL	http://id.nii.ac.jp/1654/00000583/

木津川市の観光資源と廃線鉄道

黒沼 善博*

木津川市の観光ガイドでは、「大仏鉄道」の廃線跡が紹介され、散策コースにその遺構巡りが推薦されている。岩船寺や浄瑠璃寺などの神社仏閣や恭仁宮跡などの史跡と並び、「大仏鉄道」の遺構が観光資源として取り扱われるまでには、都市開発の進行により鉄道遺構の一部が滅失する危機を脱してきた経緯がある。市民団体や鉄道愛好家の支援により保存が実現した鉄道遺構は、最近の鉄道ブームと相俟ってハイキングやサイクリングコースの対象となっている。

本稿では、大仏鉄道の遺構と木津川市の観光振興との関連について取り上げてみたい。さらに、廃線鉄道の遺構群を野外ミュージアムとすることの将来性について検討する。

1. 木津川市の都市開発と大仏鉄道

木津川市は、2007（平成19）年3月12日に木津町・加茂町・山城町の3町が合併して誕生した。京都府最南端の市として位置し、奈良県奈良市に隣接している。奈良時代には恭仁京が置かれた都として知られ、数多くの歴史的な名所・旧跡を擁している。木津川市南東の山間部には、岩船寺や浄瑠璃寺といった寺社とともに多くの磨崖仏が点在し、四季折々の山村風景が望める散策コースとなっている。木津川市の観光ガイドでは、そうした歴史遺産を巡る散策コースに、「大仏鉄道」の廃線跡が観光スポットとして加えられた。

一方、木津川市では、商業・住居・研究施設が共存する多機能型複合都市を目指した関西文化学術研究都市（けいはんな学研都市）の中核市として開発が進められている。けいはんな学研都市は、木津川市を含む京都府の他、大阪府、奈良県の3府県にまたがる京阪奈丘陵地に位置し、産官学連携による文化・学術・研究拠点として1988（昭和63）年に都市開発の承認が行われた。都市計画は現在第3ステージに入っており、2015（平成27）年を目標年次としてけいはんなエコシティの建設が進められている。その中で、木津川市南東部には京都大学附属農場の誘致が決定しており、漸次、周辺地域の都市計画道路の建設など都市基盤整備が行われている。

けいはんな学研都市の開発が進められている木津川市の東部地区には、明治時代わずか9年間運行された関西鉄道大仏線が走っていた。まず、関西鉄道大仏線の概要をみてみよう。

関西鉄道は、1888（明治21）年民間営により設立された。1898（明治31）年に大仏・加茂間が開通し、翌1899年に奈良・大仏間が開通したことにより、京都府加茂駅と奈良県奈良駅を結ぶ総延長約10kmの鉄道路線となった。停車場はこれら3駅のみであった。東大寺大仏殿に最も近い大仏駅停車場があったことから、一般には「大仏鉄道」の愛称で親しまれた。大仏駅の駅舎は、田畑のなかに土盛りのホームと上屋、

* 株式会社大林組開発事業本部



大仏鉄道軌道跡

大仏鉄道下り線発車時刻表

名古屋	亀山	柘植	加茂	大仏	奈良
—	—	—	6:20	6:41	6:45
4:50	6:41	7:32	8:53	9:11	9:15
7:30	9:45	10:40	12:10	12:29	12:33
8:50	11:37	—	—	—	—
11:05	12:38	13:21	14:29	不停車	14:48
—	12:55	14:03	16:15	16:28	16:44
13:15	15:34	16:30	18:01	18:20	18:24
15:00	17:43	—	—	—	—
16:45	19:02	20:10	21:31	21:50	21:54
18:40	21:25	—	—	—	—
20:40	23:23	—	—	—	—

1902（明治35）年1月改正。『全国鉄道汽車便覧（明治35年版）復刻』から抜粋。名古屋から大仏までの運賃は1円39銭となっている。ちなみに、1902（明治35）年の東京―大阪間の運賃は3円97銭であった。

平屋の駅舎、茶店、人力車の帳場を施しただけの簡易なものであったが、伊勢・名古屋方面からの大仏参拝客などで賑わい、開通当初の1899（明治32）年は乗客数52千人余、降客数121千人余と記録されている（加茂町（1994））。

大仏線へは名古屋から亀山・柘植経由の路線が乗り入れており、1902（明治32）年の下り線の時刻表を見ると、名古屋・奈良間で1日5本が運行されていたようである（松尾印刷（2004））。加茂・奈良間では、加茂発1本、亀山発1本を加えると下り線で1日7本が運行されていたようだ。奈良・名古屋間の上り線では1日6本、うち1本が亀山止め（他に亀山発名古屋行が1日4本）であった。

現在のJR加茂駅から続く大仏鉄道の軌道は、木津川市観音寺地区・鹿背山地区の山間部を通っていた。この辺りの里山風景は、100年以上昔の運行時と変わらぬまま現在も残されている。里山風景とともに、橋脚や隧道などの鉄道遺構が残されている場所でもある。大仏鉄道は勾配のきつい地形も影響して、加茂・奈良間はおおむね25～30分程度で運行されており、非常にゆっくりした速度であった。数人乗りの小さな客室車数列を連結した赤い蒸気機関車が走ったとされ、傾斜のきつい難所では停車することもあり、乗客が降車して機関車を押したというエピソードもある。

大仏鉄道はこのように奈良県境付近の急勾配となる輸送上の難点を抱えており、加えて京都・大阪方面からは木津駅を経由した新たな近傍路線が確保されたことによって、乗降客数は漸減していった。1902（明治35）年以降大仏駅の乗客数は降客数より多くなっていくが、これは大仏参拝客の一定の需要があったのに対し、地元の住民は町外れにある大仏駅よりも町の中心部にある奈良駅を多く利用したためとみられる（加茂町（1994））。

1906（明治39）年、乗客数3千人余、降客数4千人弱にまで減少し、翌1907年



関西鉄道加茂駅機関庫（1903（明治36）年） 出典：加茂町史

8月に営業停止に至っている。大仏鉄道は9年間という短い歴史に幕を下ろすこととなった。

大仏鉄道の軌道は、運行停止の1907（明治40）年にレールや駅舎が撤去され、現在は軌道跡に橋脚や隧道など鉄道施設の一部分が残されている。残存する鉄道遺構の多くは木津川市に点在しており、奈良市側には都市化の進行とともに遺構のほとんどが失われてしまっている。

しかしながら木津川市においても、けいはんな学研都市の開発の進行とともに、大仏鉄道の遺構の一部が除却される予定にあった。

除却に向けた工事が差し迫った時期、地域住民や市民団体、鉄道研究会などが中心となって保存に向けた機運が高まり、明治期の貴重な鉄道遺産としての価値が認められることで都市計画の変更が実現した。けいはんな学研都市の事業主体である都市開発機構と木津川市との協議によって、除却対象となっていた二つの鉄道遺構を残すかたちで、予定されていた都市計画道路を迂回させ、遊歩道に整備する方向で計画変更が行われた。

歴史遺産として鉄道施設の遺構を考えた場合、市民が認める価値には個人によって大きな差がある。例えば、幼少の頃から大仏鉄道に馴染みのある地域住民にとっては、鉄道の遺構が撤去されることを知ったときには大きく失望するだろう。一方で、居住地域の発展を願う市民にとっては、地域開発の促進よりも、稼働していない鉄道施設の保存を優先する対応には疑問を示すかもしれない。

全体最適という考え方がある。経済学では、「合成の誤謬」ともいわれる。各主体にとってそれぞれ最良の方策を選択して積み上げたとしても、全体にとっては必ずしも良い結果が得られないということである。大きな負担とならない追加要素を挿入することによって、すべての主体にとっての、ひいては地域全体のために良くなる方法を検討することが重要である。

筆者は『地域総合研究』第40巻第1号において、けいはんな学研都市の開発の進行と大仏鉄道の遺構保存との関係を費用便益分析の観点から論じた。開発変更に追加予算が必要であっても、変更による開発効果に影響がない場合には、遺構保存することが全体最適を実現していくことにつながる。さらには、地域に新たな観光資源を創出する可能性が生まれる。

残された大仏鉄道の遺構も、一体整備を行い有効活用することで、地域に新たな観光開発を導くことができるかもしれない。廃線鉄道の遺構を個々に捉えるのではなく、連続した遺構群として観光のモデル化を行うことによって地域のポテンシャルを高める存在に置き換えることができる。

さて、大仏鉄道の遺構とはどのような土木遺産か、次章では現存する大仏鉄道の遺構群を紹介する。

2. 大仏鉄道の遺構 ―木津川市側―

次頁の図は、木津川市観光協会のホームページで紹介されている大仏鉄道の遺構所在図である。

同協会では、大仏鉄道の遺構巡りに散策一日コースとして約13km、JR 加茂駅を出発して、動輪モニュメント→観音寺橋脚 A・B→鹿背山橋台→梶ヶ谷隧道→赤橋→鹿川隧道→大仏鉄道記念公園→JR 奈良駅までのモデルコースを推薦している。

「大仏鉄道は、開業からわずか9年余りでその姿を消したことになります。現在、大仏鉄道の名残としては、わずかな鉄橋やトンネルなどの土木構造物が路線沿いに点在し、現存しているにすぎません。しかし、その構造物は長い時間を経ても当時と変わらぬ姿で残っており、むしろ時間の中でもまれているだけに、風景や地域に溶け込んだものとなっています。一度、あなたも大仏鉄道跡をたどってみませんか。」

木津川市のホームページにはこのように紹介され、廃線跡に残る鉄道施設をたどりながらの「大仏鉄道

の旅」を、地域の観光スポットに取り上げている。遺構巡りの散策コースに従って、主な大仏鉄道の遺構をみてみよう。



加茂駅ランプ小屋

(筆者撮影。以下、遺構写真はすべて筆者による撮影。)

JR 加茂駅の西口には、1897（明治30）年完成のランプ小屋が残されている。加茂駅開業時のオランダ積み煉瓦造の平屋であり、大仏鉄道が開通したときにはすでに倉庫として稼働していた。ランプ小屋の中には現在、暖房用の灯油やポイント融雪用のランプなどが保管されている。また定期的にボランティアによる清掃が実施されており、清掃時には内部保管されている鉄道用具の一般公開が行われているようだ。

このランプ小屋では、有志による大仏鉄道遺構の写真展などが催されることがあり、内部は展示場として十分に利用できる空間となっている。詳細は後述するが、ランプ小屋は今後大仏鉄道の遺構巡りの拠点として、ガイダンスを行う施設に有効活用できる可能性がある。

大仏鉄道の軌道跡を JR 関西本線と並走するかたちで南下すると分岐辺りに観音寺橋台、続いて観音寺小橋台がある（木津川市の観光協会 HP の表記では観音寺橋脚 A・B となっている）。大仏鉄道の観音寺橋台は、現在稼働している JR 関西本線の橋台と並立しており、現地の案内板にはどちらも同時期に敷いた線路である旨が記されている。現地に佇めば、時折 JR 関西本線の列車が橋台の上を走り抜ける。橋台が100年以上稼働してきたことに想いを馳せると、大仏鉄道の橋台の上を今にも蒸気機関車が走りそうな雰囲気になる。タイムスリップしたかのような情景の中で実感する廃線鉄道遺構巡りの魅力といえそうである。

大仏鉄道の軌道跡から少し西に離れた農道に、大仏鉄道で使われていたレールが支柱に転用されている橋がある。このあたりは現在、京都大学附属農場の造成工事が進められている。橋は地元の農道として利用されており、橋の支柱に転用されたレールには、“CAMEL・S. TOUGHENED STEEL 1889” と刻印されている。

観光協会 HP によればこのレールはイギリスの製鉄会社キャンメル社製で、大仏鉄道のレールには輸入



大仏鉄道遺構所在図

出典：木津川市観光協会 HP

- ①動輪モニュメント ②ランプ小屋 ③ C57機関車の展示 ④観音寺橋脚 A ⑤観音寺橋脚 B ⑥鹿背山橋台 ⑦大仏線廃線レール利用の橋 ⑧梶ヶ谷隧道 ⑨赤橋 ⑩井関川隧道跡 ⑪井関川築堤跡 ⑫松谷川隧道 ⑬鹿川隧道 ⑭黒髪山トンネル跡 ⑮鴻ノ池橋台の基礎部 ⑯大仏駅跡（記念公園） ⑰佐保川鉄橋跡（以上、HP 記載のまま）



観音寺橋台

手前が大仏鉄道の橋台，奥が現在稼働中の JR 関西本線の橋脚である。



観音寺小橋台



廃線レール利用の橋

背山線は，土地区画整理事業の施行に伴い道路幅を3m から12m に拡張する計画にあった。この市道はもと大仏鉄道の軌道跡であり，計画範囲に干渉していた二つの遺構は，撤去かもしくはレリーフ的な形で移設される可能性があった。除却対象となったのは，梶ヶ谷隧道と赤橋である。保存に向けた市民団体などの動向は，拙著（黒沼2012a）を参照いただきたいが，結果的に保存が実現した遺構は現在も農道，一般道に有効活用されている。

梶ヶ谷隧道は，大仏鉄道の築堤を造る際に鉄道敷きの下を走る農道と水路を確保するために建てられた隧道である。隧道の築堤上部が大仏鉄道が走っていたが，現在は市道に使われており市道の側面は雑草で覆われた状態となっている。隧道の全長は16.5m，築堤の高さは西側4.3m・東側4m，開口部の高さは西側3m・東側2.69mである。築堤はイギリス積み煉瓦，側壁は御影石となっている。隧道の幅員は2.4m ほど

レールが使用されていたことになる。未だ国内の製鉄所が十分に機能していない時代のことである。

観音寺橋台から鹿背山橋台にかかる軌道跡は，しばらく里山風景が広がっている。大仏鉄道が稼働していた時代と変わらない風景が残されており，野山を駆け抜けた蒸気機関車の姿を想像しながら，四季折々の自然の移ろいが楽しめるようだ。鹿背山橋台は竹林のなかに溶け込み，立派な石積みによって構成されている。現在も流れている水路を避けるため，線路を橋上に設けたとされる。

鹿背山橋台からさらに南下したあたり，けいはんな学研都市木津中央地区の東部にある市道下梅谷鹿



鹿背山橋台



梶ヶ谷隧道

この隧道の上部が大仏鉄道の軌道跡であり、現在は市道に利用されている。



赤橋

で、農作業の軽トラック一台がようやく通れるほどの大きさである。隧道は現在も農作業の往来に使われている。

赤橋の上部も梶ヶ谷隧道と同様、現在は市道に利用されている。橋脚部分はフランス積み煉瓦、橋脚角は石材で補強された構造になっている。建設当初、夕日に照らされた赤い煉瓦がより一層赤く見えたところから「赤橋」の名称がついたとされるが、明治時代の鉄道橋脚として現在も変わらぬ竹林の情景の中に佇む姿は優美に映る。当時の鉄道技術者の想いが伝導される土木構造物である。

3. 大仏鉄道の遺構 —奈良市側—

大仏鉄道の遺構は、奈良市側にはほとんど残存していない。遺構として現認されるのは県境、奈良市側の鹿川にかかる鹿川隧道ぐらいである。大仏線軌道下の農業用水路を確保するために造られた隧道で、アーチを縦長に形取る隅石がきれいである。現在の市道から回りこむように道路下へ降りる必要がある。

大仏停車場は、奈良市法蓮町一条通り交差点角の奈良警察署法蓮連絡所南側付近にあったとされる。大仏駅の現存する遺構はないが、このあたりからさらに南下したところに、大仏駅が存在したことを記念する「大佛鐵道記念公園」が設置されている。蒸気機関車の動輪がモニュメントとして置かれており、小さな公園内にある大きな枝垂桜は春には満開となる。大仏鉄道の遺構巡りの休息場になっているようだ。

さらに、大佛鐵道記念公園のすぐ南側にある佐保川の川底から、2007（平成19）年2月、鉄橋の橋脚基礎部分が見つかり話題となった（『奈良新聞』2007年2月23日）。大仏・奈良間の廃線跡は現在住宅地や商店街に変わっており、軌道があったことがわかるような遺構は失われた状態になっているが、橋脚基礎の発見により軌道跡がより正確に判明するこ



梶ヶ谷隧道付近の大仏鉄道軌道跡

現在は市道になっており、大仏鉄道遺構巡りの散策コースである。



大佛鐵道記念公園



旧奈良駅舎本屋

ととなった。

現在のJR奈良駅敷地内にある旧駅舎は、大仏鉄道廃止後の1934（昭和9）年、大阪鉄道時代からの初代奈良駅を引き継ぐかたちで駅舎本屋が建築されたものである。大仏鉄道稼働時の駅舎ではないものの、初代の駅舎（1890（明治23）年開業）に大仏鉄道が接続されていたことから、歴史的には強い関連をもつ駅舎であるといえる。平等院鳳凰堂を模したとされるこの建物は、上部に寺院建築の塔を思わせる相輪をのせた古都奈良の玄関口にふさわしい駅舎建築となっている。

この旧奈良駅舎を巡っては、1998（平成10）年のJR奈良駅付近一帯の土地区画整理事業の施行に伴い、撤去か保存か議論が行われた。市民からの強い保存運動により、土地区画整理事業の事業主体である奈良県、奈良市、JR西日本の三者協議の結果、曳家によって駅舎の保存を行い有効活用することで合意された。もともとの場所から約18mの曳家移動によって、旧駅舎本屋は維持保存が実現している。そして2007（平成19）年11月、本屋内部の改修により「奈良市総合観光案内所」として、観光都市奈良の玄関口に新しい情報発信拠点が誕生することとなった（黒沼（2012b））。

4. 野外ミュージアムと地域振興

現存する遺跡や遺構を直接見学することによって、対象物の活動や稼働した時代背景を実感するのに野外ミュージアム（野外博物館）が注目されている。生態系などの自然に対する観察のみならず、ひとつの産業の現存する遺構に直接触れ合うことで、その産業の発展過程やつながりを理解することに役立つとされる。野外でなければできない教育実践の場所として、実際の遺構に触れ見聞きすることで体感するのである。まさに「温故知新」や「百聞は一見に如かず」と言われるとおり、その時代の対象物に自分を投下することによって、新たに発見できることがある。

野外ミュージアムについて、落合知子氏は『野外博物館の研究』（2009, p130）のなかで次のように規定している。

「…… 野外博物館の概念を考察し、纏めてみると以下の通りである。

1. 野外博物館とは、野外にある博物館を直截に指すものではなく、環境景観といった風土をも移設・再現した野外展示空間を有するものでなければならない。
2. 野外博物館は自然系と人文系の両者を併せ持ったもので、さらに総合博物館へと昇華したものでなければならない。
3. 野外博物館は野外展示空間を有すると同時に、核となる博物館を有さなければならない。

4. 核となる博物館の室内展示と野外展示は関連したものであり、室内展示は野外展示を集約したものでなければならない。」

鉄道遺構を野外ミュージアムの要素としてみた場合、その鉄道が稼働した時代の鉄道技術、周囲の景観・環境との調和、利用者の生活様式などを伝導する歴史遺産の側面を持つ。その意味で、鉄道に関連する駅舎や橋台、隧道といった附帯施設・設備も重要な近代化遺産である。それらの遺構を個々にみたときには、稼働していない古い土木構造物であっても、連続する遺構群として捉えたときには一つとして不可欠な貴重な遺産となる。

したがって、鉄道の軌道跡に残る始点から終点までの遺構を一体的に保存することによって、その鉄道の歴史を物語るひとつのミュージアムに変えることができるのである。また、鉄道遺構など野外にひろく点在する土木遺産は、学際的な対象としてのみならず散策やサイクリングの対象として広報されることが望ましい。鉄道が稼働していた沿線の環境、四季の山村風景が鉄道遺構とともに気軽に楽しむことができ、鉄道技術や土木構造物をより身近に体感できる対象とする。映像や書物だけではわからない、稼働していた鉄道の息吹が体感できるのも野外ミュージアムの魅力である。

都市化が進行していくなかで、こうした遺構の維持保存に意義あることのひとつに、その遺構を有効活用していくことが挙げられる。本稿で取り上げた大仏鉄道の梶ヶ谷隧道や赤橋、旧奈良駅舎本屋のように、インフラ整備に干渉したときの現状保存には、必ずその保存についての意義が問われることになる。その遺構が保存されることで将来は地域のためになる、活性化に役立つといった、具体的な効果が求められることになるのである。観光財とすることも一つの手法であろう。観光財としての活用は、外部からの観光振興を促進していく。鉄道遺構を一体化して保存することで新しい観光資源を創出することは、その地域のポテンシャルを高めていく。

これから大仏鉄道の遺構群を野外ミュージアムに整備していくためには、落合氏が指摘するように核となる施設が必要であろう。そこで考えられるのが、遺構巡りの起点となる加茂駅のランプ小屋の活用である。わざわざ新たな施設を建設しなくとも、現存する大仏鉄道の遺構としてランプ小屋の内部を室内展示する空間に有効活用することである。一例として、岡山県にある井笠鉄道の軽便鉄道関連遺産が挙げられる。野外の車両展示に留まらず旧駅舎を利用して同鉄道で使用された「もの展示」が行われ、井笠鉄道記念館として一般公開されている（産業考古学会（2011））。

一方、加茂駅の周辺には、ランプ小屋の他に C57機関車の展示や動輪のモニュメントが配置されている。ランプ小屋をこれらと併せ、大仏鉄道の歴史や遺構群を紹介するための室内展示施設に開放することが、ミュージアムとしての一体整備を行っていくうえで一つの手法となるだろう。

室内展示では、大仏鉄道の歴史や概要のほかそれぞれの遺構に関する鉄道技術の紹介や稼働した時代の人々の暮らしなど、廃線跡を散策することによって想起しやすい内容であってほしい。大仏鉄道に関する資料が乏しいことがよく指摘されるが、室内展示の開設によってさらに大仏鉄道の研究や関連資料の収集が深まることが期待される。

もう一つの起点となる JR 奈良駅には、曳家保存された旧駅舎本屋が観光案内所として開設されているが、現在は大仏鉄道に関する展示は行われてい



大仏鉄道遺構巡りの道しるべ

木津川市観光協会によって遺構のポイントに立てられており、里山風景に溶け込んだものとなっている。

い。奈良市側に現存する大仏鉄道の遺構がほとんど無いためか、奈良市の観光施設に行政による紹介があまり見受けられないのが現状である。今後大仏鉄道の遺構巡りを観光財として積極的に展開していこうとすれば、ゆかりのある旧駅舎本屋の内部展示に大仏鉄道のコーナーを設置してもらいたいところである。奈良市は国際的な観光都市であり諸外国からの訪問も多いため、明治時代の蒸気機関車やレールなどの鉄道施設に外国製が用いられていたことを紹介すれば、訪問者の親しみも深まるであろう。

木津川市では、自然と歴史的文化遺産との保全・調和を推進している（木津川市（2011））。大仏鉄道の廃線跡を利用した歩行者ネットワークの形成もその一環である。大仏鉄道と大仏鉄道以外の観光資源との連動も、観光振興に寄与することが期待できる。そのためには、大仏鉄道の野外ミュージアム化によって、一体的な観光資源の創出を図っていくことが前提となるであろう。

5. おわりに

大仏駅が設置されていたことを示す大佛鐵道記念公園には、「この鉄道は、市民・観光客にも親しまれ、大仏詣での人達もこの駅で下車し一条通りを通過して東大寺に参拝していた。」（関西鉄道大仏駅について：平成四年四月 奈良市）と著されている。

一条通りを東へ直進すると東大寺の転害門（てがいもん）へ突き当たる。転害門は奈良時代の国宝建造物である。この転害門を抜けると正倉院があり、奥が大仏殿である。現在、東大寺を訪れる多くの観光客は、南にある南大門を通り中門から大仏殿に参拝するが、大仏駅を利用した明治時代の参拝客は西端にある転害門を通り参拝したのであろうか。

また、1902（明治35）年の時刻表をみると大仏駅の最終発は19時44分となっている。最終時刻の汽車を見送る参拝客は、東大寺周辺に今でも連綿と続く老舗旅館に宿をとったのであろうか。近接する「奈良ホテル」（1909（明治42）年開業）は当初、大仏鉄道の運営会社である関西鉄道が建設計画を行っていたとされる。計画時期と大仏鉄道の稼働時期が同じであるため、観光による相乗効果が意図されたのであろうか。鉄道遺構のみならず、稼働時期の利用者の利便性や時間軸まで目を向けると興味は尽きない。

そのなかで東大寺の南、猿沢池に隣接する老舗旅館「魚佐旅館」が、2012年末に150年の歴史に幕を閉じた。江戸末期からの宿帳が残るというから、大仏鉄道を利用した大仏殿参拝客の足取りも掴めたかもしれない。大仏鉄道にまつわる資料が少ない中で、周辺資料を繋ぎ合わせることも鉄道の歴史を紐解く鍵になる。今は個人レベルでの大仏鉄道の研究も、室内展示を備えた野外ミュージアム化によって数々の問題提起がなされるかもしれない。鉄道草創期を短期間走り抜けた、大仏鉄道の多くの謎が解き明かされ、一層の理解が深まるきっかけになることを期待したい。

参考文献

1. 加茂町（1994）『加茂町史』第三巻近現代編
2. 木津川市（2011）「木津川市都市計画マスタープラン」（中間案）Ⅱ全体構想
3. 黒沼善博（2012a）「開発区域における廃線鉄道遺産との共存—関西鉄道大仏線を事例に—」『地域総合研究』第40巻第1号
4. 黒沼善博（2012b）「曳家による近代建築の保存活用と都市基盤整備—旧 JR 奈良駅舎本屋を事例として—」『地域学研究』第25号
5. 松尾印刷（2004）『全国鉄道汽車便覧（明治35年版）復刻』松尾印刷
6. 落合知子（2009）『野外博物館の研究』雄山閣
7. 産業考古学会（2011）『日本の近代を開いた産業遺産』プラス・ワン

ホームページ

木津川市

<http://www.city.kizugawa.lg.jp/index.cfm/8,398,36,172,html>

木津川市観光協会

<http://www.0774.or.jp/us/index.html>

(2013年7月現在)